



STADT RADEBEUL

- DER OBERBÜRGERMEISTER -

X	Beschlussvorlage
	Mitteilung über Eilentscheidung
	Informationsvorlage

Vorlagenr.: **SR 31/07– 04/09**
 Gremium: **Stadtrat**
 federführendes Amt: **Rechts- und Ordnungsamt**

Stand des Verfahrens:					
Gremium:	Stadtrat		Sitzungstermin:	28.11.2007	
Beratungsstatus:	X	zur Beschlussfassung	Öffentlichkeit:	X	öffentlich
		zur Vorberatung			nichtöffentlich

Beschlussfassung:					
abgestimmt am:	28.11.2007	ausgefertigt am:	30.11.2007		
stimmberechtigte Mitglieder:			35		
davon anwesend:	21	Nichtteilnahme:			
dafür:	14	dagegen:	3	Enthaltungen:	4



Gegenstand der Vorlage:

Grundsatzbeschluss zur Klassifizierung des Radebeuler Straßennetzes

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat von Radebeul bestätigt in Untersetzung des städtischen Verkehrsentwicklungsplanes die Klassifizierung des Radebeuler Straßennetzes und die Umleitungsstrecken für die Staatsstraßen in der vorliegenden Form (**Anlage 1 bis 2**).

Ausgenommen von dieser Bestätigung ist das Staats- und Kreisstraßennetz, welches wegen fehlender Zuständigkeit des Stadtrates lediglich nachrichtlich zur Kenntnis genommen wird.

bisheriger und weiter vorgesehener Verfahrensgang:							
Gremium	Datum	ö./nö.	Beratungsempfehlung			Änderung Beschlussvorschlag	
			einstimmig	mehrheitlich	abgelehnt	ja	nein
SEA	06.11.2007	nö.		x			x
SR	28.11.2007	ö.		x			x

Öffentliche Feld- und Waldwege sind Straßen, die überwiegend der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen.

Beschränkt öffentliche Wege und Plätze sind Straßen, die einem beschränkt öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können. Hierzu zählen die Fußgängerbereiche sowie die Friedhofs-, Kirchen- und Schulwege, die Wanderwege, die Wanderparkplätze, die Geh- und Radwege, soweit diese nicht Bestandteil anderer Straßen sind (selbständige Geh- und Radwege).

Eigentümerwege sind Straßen, die von den Grundstückseigentümern in unwiderruflicher Weise einem beschränkten oder unbeschränkten öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden und keiner anderen Straßenklasse angehören.

Die Zweckbestimmung der Straßen steht immer im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast.

2. Örtliche Umsetzung und verkehrsorganisatorische/-rechtliche Grundsätze

2.1. Staatsstraßen/Kreisstraßen

a) verkehrliche Funktion

- Bündelung des Wirtschafts- und Individualverkehrs
- überregionale Bedeutung
- immer mit Straßen gleicher oder höherer Bedeutung verbunden

b) grundsätzliche Verkehrsorganisation

- grundsätzlich Tempo 50 km/h, Ausnahmen nur in eng begrenzten Teilabschnitten aufgrund des baulichen Zustandes oder fehlenden Straßenraumes, dann aber Tempo 30 km/h nur mit Zusatzzeichen (zeitlich beschränkt, nur für bestimmte Verkehrsarten u.a.)
- stets Vorfahrtsstraße
- grundsätzlich Parkverbot innerhalb der Fahrbahn
- keine Tonnagebegrenzung

2.2.1. innerörtliche Hauptstraßen

a) verkehrliche Funktion

- innerörtliche Erschließungs- und Bündelungsfunktion zwischen Wohnbereichen/Nebenstraßen und überörtlichen Trassen/Wirtschaftsstandorten
- sollten niemals als Sackgassen enden, sondern stets auf eine Staats- oder Kreisstraße oder eine andere Hauptstraße münden
- potenziell regelmäßige Umleitungsstrecke für Baumaßnahmen auf Staats-, Kreis- oder anderen Hauptstraßen
- große Bedeutung für Wirtschaftsverkehr
- Führung öffentlicher Personennahverkehr

b) grundsätzliche Verkehrsorganisation

- grundsätzlich Tempo 50 km/h, Ausnahmen nur aufgrund des baulichen Zustandes oder fehlenden Straßenraumes, dann aber Tempo 30 km/h nur mit Zusatzzeichen (zeitlich beschränkt, nur für bestimmte Verkehrsarten u.a.)
- stets Vorfahrtsstraße
- Parken ist nur dort möglich, wo der Straßenraum dennoch Begegnungsverkehr zulässt
- Tonnagebegrenzung ausnahmsweise zulässig, aber dann alternative Wegführung (beschildert) notwendig

2.2.2. innerörtliche Sammelstraßen

a) verkehrliche Funktion

- Gemeindestraße, welche den Verkehr aus den Anliegerstraßen in Wohn- oder Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße führt (Staatsstraße, Kreisstraße, innerörtliche Hauptstraße) bzw. umgekehrt

b) grundsätzliche Verkehrsorganisation

- grundsätzlich Tempo 50 km/h, Ausnahmen jedoch möglich, im Gegensatz zu innerörtlichen Hauptstraßen Tempo 30 km/h auch ohne Zusatzzeichen (siehe innerörtliche Hauptstraßen) zulässig
- grundsätzlich „rechts vor links“, nur ausnahmsweise Vorfahrtsregelung
- Parken ist auch dort zulässig, wo der Straßenraum ungehinderten Begegnungsverkehr nicht zulässt (Gebot Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; Selbstorganisation)
- Beschränkungen für gewisse Verkehrsarten auch ohne Ausweisung beschilterter Alternativstrecken möglich

2.3. Anliegerstraßen

a) verkehrliche Funktion

- dienen nur dem Quell- bzw. Zielverkehr, folglich kein Durchgangsverkehr
- erschließen in der Regel Wohngebiete
- keine oder untergeordnete innerörtliche oder überörtliche Funktion
- dienen nur ausnahmsweise und eng begrenzt als Umleitungsstrecke
- keine oder untergeordnete Bedeutung für Wirtschaftsverkehr

b) grundsätzliche Verkehrsorganisation

- in der Regel Tempo-30-Zonen
- stets „rechts vor links“
- keine Reglementierung des Parkens

3. Umleitungsstrecken

In der Anlage 2 sind die derzeitigen Umleitungsstrecken für mögliche Sperrungen auf der Meißner Straße als Staatsstraße dargestellt.

Mittels einer gestrichelten Linie sind zukünftig mögliche ergänzende Umleitungsstrecken dargestellt. Die Verkehrswirksamkeit dieser Strecken ist abhängig von der dafür notwendigen vorherigen baulichen Herstellung/Sanierung. Es liegen dafür jedoch bereits Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates vor.